Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

24 804 Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart

Nr. 89 **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 mei 2016

Hierbij bied ik u mede namens de Minister van Veiligheid en Justitie deze brief aan voor het algemeen overleg van 1 juni. Op dit overleg staat onder meer vliegen over conflictgebieden geagendeerd. Ik doe u de stand van zaken toekomen met betrekking tot de ontwikkelingen op het gebied van vliegen over conflictgebieden sinds het plenair debat over het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) naar de ramp met de MH17 met uw Kamer op 1 maart jl. Daarbij ga ik o.a. in op de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de moties van de heren Servaes over het formaliseren van de afspraken over het delen van informatie met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen in een convenant (Kamerstuk 33 997, nr. 80), Sjoerdsma over de inzet van middelen voor de uitvoering van het convenant (Kamerstuk 33 997, nr. 72) en Ten Broeke over certificering van veiligheidsmanagementsystemen (Kamerstuk 33 997, nr. 75).

Voortgang acties ten aanzien van ICAO regelgeving inzake vliegen over conflictgebieden

Voor de Assemblee (de algemene ledenvergadering) van de International Civil Aviation Organization (ICAO) van 27 september–7 oktober 2016 heeft Nederland een *working paper* in voorbereiding ten aanzien van het onderwerp vliegen over conflictgebieden. Dit paper is er onder meer op gericht om de aanbevelingen van de OVV, die internationale actie vragen, opgenomen te krijgen in het werkprogramma van ICAO. Dit is noodzakelijk om in ICAO-kader voortgang te kunnen boeken op deze onderwerpen. Ook de onderwerpen uit de motie Ten Broeke worden daarin meegenomen. Bijgaand ontvangt u een conceptversie[1] waarover nog Europese afstemming plaats moet vinden (EU lidstaten en zogeheten ECAC lidstaten, in totaal 44 Europese landen). Tevens wordt door Nederland gesproken met de bij het MH17 ongevalsonderzoek betrokken landen, met als doel om de voorstellen met brede steun in te dienen. De

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

kst-24804-89
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

Europese planning is er op gericht de in te dienen working papers medio juli 2016 vast te stellen. Omdat papers voor de Assemblee beperkt van lengte dienen te zijn wordt tevens een *information paper* voorbereid om verdere achtergrondinformatie toe te voegen.

Aangezien de aanpassingen aan de Annexen bij het verdrag van Chicago (het oprichtingsverdrag van ICAO) voorbereid worden binnen expertgroepen van ICAO, de zogeheten «*panels*», zijn parallel hieraan waar mogelijk door Nederland reeds bij de relevante ICAO expertgroepen voorstellen ingediend om het systeem van het overvliegen van conflictgebieden te verbeteren. Ter uitvoering van de motie Ten Broeke is in een voorbereidende werkgroep ingebracht dat luchtvaartmaatschappijen in hun veiligheidsmanagementsysteem een risicobeoordeling voor conflictzones dienen op te nemen. De informatiedeling en de wijze waarop een risicoanalyse met betrekking tot conflictgebieden moet worden uitgevoerd, is ook geagendeerd in het ICAO security panel met als voorstel deze op te nemen in de security regelgeving en de onderliggende ICAO-documenten. In het facilitatie panel is het verbeteren van de passagiersinformatie geagendeerd. Daarbij gaat het zowel om een voorstel om de nationaliteit toe te voegen als om een voorstel om *Advanced Passenger Information* (API) verplicht te stellen. Tevens wordt een voorstel voorbereid voor het panel dat «Standards en Recommendations» opstelt voor ongevalsonderzoeken. Daarbij zullen voorstellen worden ingediend in relatie tot de bewaarplicht en verantwoordelijkheden voor het onderzoek. Naast de algemene besluitvorming door de Assemblee om verdere onderwerpen toe te voegen aan het werkprogramma van ICAO en in algemene zin aandacht voor dit onderwerp te verwerven kan door deze *panels* reeds gewerkt worden aan de relevante onderwerpen.

De *European Aviation Safety Agency* (EASA) coördineert de antwoorden van Europese lidstaten op ICAO «State Letters». In dat kader is voor State Letter 2015–76 over het Global Aviation Safety Plan (GASP) geadviseerd ICAO te verzoeken «Flying over conflict zones» toe te voegen als prioriteit. Het GASP is het algemene beleidskader voor het veiligheidsbeleid van ICAO, waarvan de voortgang elke drie jaar door de ICAO Assemblee wordt besproken. Het GASP staat tijdens de ICAO Assemblee in september/oktober 2016 op de agenda, dan kan worden gecheckt of ICAO deze prioriteit opneemt in het GASP.

Het Rapport van de European High Level Task Force on Conflict Zones

Onlangs heb ik u het Rapport van de European High Level Task Force on Conflict Zones van 17 maart 2016 toegezonden. Dit rapport gaat over het belang van een ruimere benadering van het verzamelen, analyseren en snel delen van informatie van risico's over het vliegen over conflictgebieden. De Task Force benadrukt in het rapport het belang van snel delen van informatie op Europees niveau over mogelijke veiligheidsrisico's. Ik onderschrijf de aanbevelingen van het rapport dan ook volledig en zet mij in voor implementatie.

Onder het Nederlands Voorzitterschap zijn door de Europese Commissie voorstellen gedaan in het kader van de nieuwe EASA Basisverordening. Deze voorstellen zijn er op gericht EASA meer expliciet dan nu het geval is verantwoordelijkheid te geven in de informatie verstrekking inzake Conflictgebieden. Deze zijn met prioriteit geagendeerd in de Raadswerkgroep. Inmiddels heeft EASA een eerste concept voorgelegd waarin de taken en verantwoordelijkheden van het netwerk van nationale aanspreekpunten worden beschreven. Het opzetten van een waarschuwingssysteem voor risico's voor de burgerluchtvaart, voortvloeiende uit vliegen over of

nabij conflictgebieden, en de bijbehorende ontwikkeling van een gemeenschappelijk risicoanalysesysteem binnen de EU/EASA is van groot belang. Dit moet ook bijdragen aan meer en betere Europese inbreng voor de ICAO website («Conflict Zone Information Repository»).

Voortgang van het nationale overleg tussen de overheid en de luchtvaartsector inzake het overvliegen van conflictgebieden

Wat betreft de motie Servaes waarin de regering wordt verzocht de afspraken met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen over de geïntensiveerde informatiedeling inzake de veiligheid van het luchtruim en het vliegen boven conflictgebieden verder te concretiseren en formeel vast te leggen in een convenant, bericht ik u als volgt. In overleg met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen wordt thans gewerkt aan de afronding van een convenant zoals in de motie bedoeld. Zodra het convenant is ondertekend wordt het gepubliceerd in de Staatscourant. Het concept-convenant zal worden besproken in het komend overleg tussen de overheid en de luchtvaartsector over het delen van informatie over conflictgebieden. Dit overleg zal voor de zomer plaatsvinden. De Kamer wil ik vervolgens informeren en dan tevens nader ingaan op de toezeggingen op dit terrein die tijdens het plenair debat van 1 maart 2016 zijn gedaan, waaronder de gevraagde evaluatie.
De motie Sjoerdsma verzocht de regering zeker te stellen dat de inlichtingen- en veiligheidsdiensten, alsmede de NCTV, over de inzet en middelen kunnen beschikken die nodig zijn om het convenant uit te voeren. De uitvoering van deze motie is een van de randvoorwaarden voor de voltooiing van het convenant. Met het convenant maken de ondertekenaars immers afspraken over de manier waarop zij informatie delen en nemen ze daarmee ook de verantwoordelijkheid op zich om voldoende middelen ter beschikking te stellen voor de uitvoering van deze afspraken.

Motie Ten Broeke betreffende certificering van Veiligheidsmanagementsystemen

Ook wil ik u informeren over de uitvoering van de motie Ten Broeke. Bij de acties richting ICAO is reeds ingegaan op het vastleggen van de verplichting om een risicoanalyse te maken in relatie tot het vliegen over conflictgebieden. In aanvulling hierop het volgende. Met het benadrukken dat een veiligheidsmanagementsysteem ook een risicoanalyse moet bevatten kan van een Europese maatschappij als ultimum remedi het Air Operator Certificate (AOC) worden ingetrokken. Zodra de verplichting dat een risicoanalyse voor conflictgebieden moet worden uitgevoerd door ICAO is vastgelegd, kan voor luchtvaartmaatschappijen niet geregistreerd in een lidstaat van de Europese Unie, zogenaamde Third Country Operators (TCO), op basis van de EU verordening 452/2014 de toegang worden geweigerd. Daarnaast hanteert de EU een safety list, waarop luchtvaartmaatschappijen vermeld staan die geen toestemming krijgen om in het Europese luchtruim te opereren. Dat kan zich ook beperken tot een deel van de vloot (type specifiek). Echter het kan ook betekenen dat alle in een land gecertificeerde vliegtuigen niet toegelaten worden, vanwege gebrek aan vertrouwen in de certificering door dat land. Op deze lijst kunnen ook luchtvaartmaatschappijen staan die (op dit moment) niet van en naar Europa vliegen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma